

L'info vélo à gogo

N°20 - mai 2021

Qui aurait pu prédire début 2020 que nous serions contraints de nous déplacer avec un masque sur le visage, muni d'une autorisation de déplacement, et restreints à un cercle de 1 puis 20 puis 10km et même soumis à un couvre feu ?. Et pourtant c'est arrivé. Nos repères, nos habitudes quotidiennes, nos déplacements ont été bouleversés par la crise du COVID19. Ces contraintes ont mis en avant un moyen de transport qui permet de se mouvoir en sécurité, à distance des autres et du virus, où le port du masque n'est pas obligatoire et qui procure un sentiment de liberté au milieu de ce champ de contraintes.

Beaucoup l'ont compris, cette année 2020 fera date dans la place des déplacements à vélo, en France et un peu partout dans le monde. Nous l'avons constaté avec une fréquentation record de nos ateliers qui ont pu rester ouverts (4 fois plus de visiteurs à l'atelier de Nogent-sur-Oise). On a relevé 30% de cyclistes en plus en circulation. A l'AU5V le nombre d'adhérents a bondit de 35% avec un record de 700 membres en 2020.

Nous nous sommes adaptés aux contraintes sanitaires et aux incertitudes. Nombres d'évènements, balades, projections et animations ont du être annulés. Nous nous sommes adaptés en proposant des webinaires, en développant nos outils numériques, en encourageant les collectivités à aménager l'espace urbain avec cette nouvelle donne. Et nous avons réussi à être prêts pour 2021. Nous avons même embauché deux salariés (Sébastien et Mickael) pour animer nos ateliers, assurer la mise à disposition et l'entretien de la flotte de 120 vélos de l'agglomération de Creil.

La suite, nous allons l'écrire ensemble. Nos objectifs pour les années à venir sont toujours de mettre en avant la bicyclette comme un mode de déplacement efficace, durable et prometteur pour que les collectivités lui fassent de la place, quitte à en prendre à d'autres modes moins vertueux, n'en déplaise à certains grincheux. Services vélos dans les gares (comme à Creil, inauguré le jeudi 6 mai), rues scolaires – rues aux enfants, économie circulaire, ateliers d'auto- réparation, logistique du dernier kilomètre, apaisement des centre-villes, développement d'itinéraires cyclo-touristiques, nos projets sont multiples.

Tout ceci n'aurait pas été possible sans ceux (les quelques-uns) qui, il y a 17 ans, munis de scies et de sécateurs, déblayaient la voie ferrée de Senlis pour encourager la collectivité à créer une voie verte. Claude Poitout était de ces pionniers, je lui dédie ce bulletin.

Thierry Roch @au5v_oise



Sommaire

3 questions à Lionel Ollivier, maire de Clermont de l'Oise

Recueilli en novembre 2020 par Thierry Roch

AU5V :
Vous avez décidé de mettre en place le double sens cyclable entre les deux tours des élections, une décision courageuse qui suscite toujours et partout des réactions négatives pendant des mois. Qu'est- ce qui vous a poussé à accélérer la mise en œuvre de cette mesure réglementaire qui permet d'apaiser la circulation en centre- ville et facilite la vie des cyclistes en leur évitant de longs détours ?



Lionel Ollivier, Maire de Clermont de l'Oise et Président de la communnauté de communes du Clermontois

Lionel Ollivier :
Il ne s'agit pas vraiment d'une accélération, mais plutôt d'un aboutissement. Ce projet a fait l'objet d'un long travail de préparation et de réflexion avec des habitants qui participent au conseil local de développement durable, dont des membres de l'AU5V. Il était arrivé à maturité et la ville avait besoin de ces aménagements. Car Clermont reste fortement marqué par le présence des deux anciennes nationales, (16 et 31) et le travail doit se poursuivre pour favoriser les modes actifs de déplacement. L'agrandissement de la zone 30, en plus du double sens cyclable, c'est aussi ralentir les voitures et donc offrir plus de sécurité et de sérénité aux piétons.

"Nous n'avions pas attendu ce boom du vélo pour encourager le recours au vélo"

AU5V :
Depuis le début de la pandémie, on constate un boom du vélo avec en moyenne une augmentation de 30% des cyclo-déplacements sur tout le territoire (en France et dans l'Oise). Avec une forte croissance des ventes de vélos (notamment des VAE) et un afflux de clients dans les ateliers de réparations. Comment envisagez vous d'accompagner ces changements de mentalité en terme de mobilité du quotidien ?

L.O :
Nous n'avions pas attendu ce boom du vélo pour encourager le recours au vélo. Depuis trois ans déjà, nous aidons les foyers qui souhaitent s'équiper d'un VAE avec une prime à l'achat d'un montant de 250 euros nous allons continuer à le faire. Nous avons obtenu, après une longue lutte à laquelle vous avez participé, l'installation des vélobox en gare de Clermont. Nous allons très bientôt équiper tous nos bâtiments publics d'arceaux pour attacher en sécurité les bicyclettes. D'autres aménagements sont à l'étude comme des sas- vélo ainsi que des cédez-le- passage aux feux. Et dès le mois de janvier, nous devrions accueillir un atelier d'auto-réparation de vélo en partenariat avec l' AU5V.

AU5V :
Aujourd'hui, la compétence voirie est portée par les communes et la compétence voies douces par les communautés de communes. On se retrouve souvent avec des problèmes de discontinuité cyclable entre les communes et des différences notables entre les communes (notamment sur le double sens cyclable) qui ne facilitent pas la mobilité à vélo. Que proposez vous pour y remédier ?

L.O :
Dans le cadre de la création du Pôle d'Echange Multimodal de la gare portée par la communauté de communes, la place des modes actifs a été prise en compte avec la création notamment d'une liaison sécurisée jusqu'à la piscine de Fitz James. La ville de Clermont participe activement à travers ces élus au conseil communautaire à la réflexion sur ce sujet et compte bien obtenir à minima l'adoption d'un schéma directeur des mobilités actives voir la mis en place d'un véritable plan vélo.

AU5V :
Et vous monsieur Ollivier, faites- vous du vélo ?

L.O :
J'ai pratiqué le VTT en forêt de Hez pendant quelques années, il y a longtemps et maintenant je cours une à deux fois par semaine. Je n'ai jamais vraiment pratiqué le vélo sur route essentiellement pour des raisons de sécurité, mais maintenant avec les aménagements prévus par la municipalité je vais revoir ma position pour rejoindre la forêt de Hez en VTT, qui sait?



Ça roule



On va pouvoir garer nos vélos !

Les usagers ont attendu trois ans (merci l'Architecte des Batiments de France) mais nous aurons à l'été 2021 un stationnement sécurisé fermé en gare d'Orry-la-Ville/Coye-la-Forêt. Il sera complèté par 50 arceaux sous abris qui viennent remplacer les râteliers existants.

A l'automne, on attend un stationnement sécurisé fermé de 45 places en gare de Creil sur le parvis de la gare.

A Clermont de l'Oise, en ville et à proximité des écoles, 6 emplacements de plusieurs stationnements vélos sont prévus. A Margny-les-Compiègne des stationnements vélos seront aménagés à proximité des écoles.

En gare de Chantilly, c'est la ville de Chantilly qui a déployé 20 arceaux vélos.

En dehors du stationnement fermé de la gare d'Orry-la-Ville financé par les communes et le Parc Naturel Régional, le programme Alvéole (qui permet de financer jusqu'à 60% de l'investissement) a été sollicité à Clermont, Creil et Margny. En outre du financement, il permet de bénéficier de sessions de sensibilisation financées à 100% par le programme.



Ça déraille...



A Avilly-Saint-Léonard, c'est l'anarchie...

En juin 2020, suite à la demande de plusieurs adhérents et de cyclistes parisiens de passage, nous avions écrit à la nouvelle Maire d'Avilly-Saint-Léonard pour demander la mise en place d'un double-sens-cyclable dans la Rue Grande. Cette rue remplit tous les critères pour être à double sens « dont un sens est réservé aux cyclistes ». Elle a d'ailleurs pendant longtemps été à double sens pour les voitures. Et si les voitures pouvaient se croiser auparavant, alors les vélos devraient pouvoir circuler dans les deux sens maintenant qu'elle est à sens unique, d'autant que la rue est passée à 30 km/h à l'automne, ce qui rend obligatoire le double-sens cyclable (sauf avis sérieusement motivé).

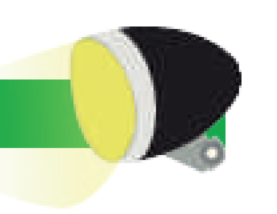
Nous avons rappelé cette obligation à Madame la Maire qui, après quelques échanges de courriers, nous a informé de son refus, arguant que «la rue est trop étroite» ! Comment est-ce possible, alors qu'on se croisait auparavant à deux voitures ? On n'y comprend plus rien ! Comment la rue a-t-elle pu rétrécir ainsi ?

Autre argument avancé par la Mairie : « Le stationnement est trop anarchique et les voitures, encore plus, gros engins ou bus, ont parfois du mal à circuler d'où une dangerosité pour les cyclistes.» Notre incompréhension est totale alors que, justement, le double sens cyclable permet au cycliste de voir ce qui arrive en face et ainsi de s'en prémunir. Pour les cyclistes, les voitures venant dans leur dos sont bien plus dangereuses car échappant à leur vigilance !

Bref, l'élue en charge du pouvoir de police et de régulation du stationnement constate l'anarchie et, pour cette raison, décide qu'elle n'appliquera pas la loi ! Pour clore le tout, elle en a oublié les règles de signalisation et le code de la route, avec la pose d'un panneau de signalisation B40 « fin de piste cyclable obligatoire » alors qu'il n'y a aucune piste cyclable avant cet endroit et que le panneau B1 « Sens interdit » s'applique à tous les véhicules, dont les vélos.

Comme le montre la photo ci-dessus, l'anarchie semble être devenue la règle à Avilly en ce qui concerne le stationnement sur trottoir (normalement puni de 135 euros d'amende pour stationnement dangereux), ne laissant aux piétons (dont les enfants et personnes à mobilité réduite) que la chaussée pour circuler !

Un recours gracieux est en cours de préparation, en espérant néanmoins que la raison et le bon sens l'emportent avant.



Entretenir Trois points

Pas besoin de connaissances particulières mais pour s'initier et se mettre en confiance, il est préférable de pratiquer certaines opérations avec une personne aguerrie qui pourra indiquer le bon déroulement d'une réparation.

C'est la vocation de nos ateliers et de nombreux adhérents peuvent témoigner qu'il est possible avec un peu d'aide d'intervenir efficacement sur de nombreux composants sans être un spécialiste.

Abordons ici les premiers contrôles et les opérations d'entretien les plus courantes.

Nos ateliers vous conseillent...

Nogent-sur-Oise :
Impasse Gambetta
Le jeudi de 14h à 17h et le samedi de 9h30 à 12h30.

Pont-Sainte-Maxence :
Quartier des Terriers
1er samedi du mois de 10h00 à 12h30

Lamorlaye :
22 rue Général Leclerc
1er mardi du mois de 18h à 20h

Senlis - Place Henri IV :
2ème vendredi du mois de 9h à 12h

Clermont de l'Oise :
Centre Socioculturel
2ème samedi du mois de 14h à 17h

Attention : Conditions sanitaires, les horaires peuvent varier, consultez-nous :)

Rouler avec des pneus bien gonflés



Le contrôle de la pression des pneus sera effectué au moins une fois par mois et la pression sera ajustée en fonction des indications qui figurent en général sur le flanc du pneu.

Bien gonfler ses pneus permet en plus d'éviter les crevaisons.

S'assurer que la chaine est propre et bien lubrifiée



La chaîne est la pièce la plus visible de la transmission et il est important qu'elle soit entretenue régulièrement. Il faut veiller à la maintenir propre et bien huilée. Il existe plusieurs façons de nettoyer une chaine et chaque cycliste a son mode opératoire. En général, il est conseillé d'utiliser un produit dégraissant puis après séchage d'appliquer une fine couche d'huile (jamais de graisse).

L'utilisation d'une huile pour chaîne est recommandée et il est possible de se procurer une petite burette d'huile pour quelques euros en magasin spécialisé. A défaut, un peu d'huile de moteur appliquée au pinceau pourra avoir le même effet lubrifiant.

« Coup de pouce vélo »

A la fin du confinement est tombée la nouvelle : sur une suggestion de la FUB, le Gouvernement s'apprête à lancer une opération pour inviter les français à se remettre au vélo, à la fois pour limiter le nombre de personnes dans les transports en commun et aussi limiter le recours à la voiture individuelle (dont la pollution augmente le risque de transmission du COVID19).

A l'AU5V, nous avons décidé de nous inscrire dans ce dispositif.
D'une part nous avions perçu une forte demande, et d'autre part, la distanciation allait rendre difficile les actes d'autoréparation et d'apprentissage de la réparation.

Très vite nous avons été submergés tant le dispositif a rencontré un succès, la fréquentation de l'atelier était multipliée par 4 en mai, juin, juillet. De nouveaux bénévoles, venus pour le coup de pouce nous ont rejoint pour nous aider à remettre en état tous ces vélos. Il y a eu beaucoup de vélos sortis de la cave, mais à chaque fois la volonté de l'usager de s'en resservir était là.
Le dispositif a permis de faire connaître l'atelier à de nombreuses personnes. Un sondage OpinionWay pour ROZO / FUB auprès des bénéficiaires en novembre fait apparaître des résultats motivants et nous avons ressenti aussi une appétence des nouveaux adhérents pour se déplacer beaucoup plus souvent à vélo.

L'opération s'est achevée le 31 mars 2021, nous avons remis près de 200 vélos en état, recruté une dizaine de bénévoles, ce succès a permis de nous faire connaître et

r son vélo : ts essentiels



Avoir des freins efficaces et bien réglés

Pour une raison évidente de sécurité, les freins doivent être maintenus dans un parfait état de fonctionnement. Les freins à patins sont assez faciles à régler et à entretenir. Les câbles et les gaines feront également l'objet d'une attention régulière.

Sur les freins V-Brake il est possible de retendre le câble en utilisant la molette placée sur le levier. Si les freins ne sont plus opérationnels, il faut vérifier la tension de câble et l'état des patins. Un remplacement des patins et/ou du câble doit être envisagé si les réglages de tension ne conduisent pas à une amélioration du freinage.

Dans cette perspective, une difficulté peut apparaitre lors du réglage de la course des étriers si la roue est voilée. Un dévoilage devra donc être envisagé s'il est à l'origine d'un dysfonctionnement du frein (frottements, manque d'efficacité…).

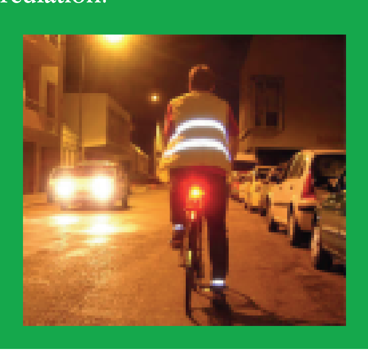
Pour les freins à disque, hydrauliques ou à câble, l'opération de maintenance la plus abordable est le changement des plaquettes, qui peut s'effectuer rapidement et sans difficulté particulière si l'on a une paire de plaquettes adaptée à la marque et au type d'étrier monté sur le vélo.

Olivier Rousseaux

Au-delà des aspects mécaniques, je souhaite insister sur un point particulier : il est fréquent de voir des cyclistes roulant sur un vélo qui n'est pas adapté à leur morphologie. Cadres souvent trop petit, hauteur de selle inappropriée ayant pour conséquence une position inconfortable, qui conduit généralement à des difficultés qui peuvent amener à renoncer à la pratique du vélo.

On s'équipe donc avec un vélo adapté à sa taille, à sa pratique et correctement réglé.

Autre point fondamental pour la sécurité : être visible dans la circulation. Trop de cyclistes sont peu ou pas éclairés. Un éclairage efficace ainsi que des dispositifs réfléchissants sur le vélo sont essentiels pour permettre aux automobilistes d'anticiper la présence d'un cycliste dans la circulation.



un succès fou !

à recruter de nouveaux adhérents.

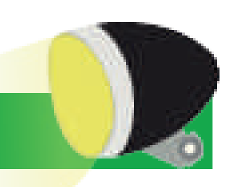
Sur l'ensemble de l'année 2020, la fréquentation hebdomadaire de l'atelier de Nogent-sur-Oise a plus que doublé.

Employeurs et collectivités sont invités à prolonger ce dispositif par le Coup De Pouce Vélo+

Ce qu'il faut retenir

50% des bénéficiaires ne faisaient pas de vélo plus souvent car leur **vélo n'était pas en état de marche**	70% ont souhaité bénéficier de l'opération **pour faire réparer un/des vélo(s) possédé(s)**	52% des bénéficiaires déclarent **faire plus souvent aujourd'hui du vélo qu'avant**, 18% beaucoup plus souvent qu'avant	98% des bénéficiaires seraient **favorables à une poursuite de l'opération en 2021**

Au-delà de l'effet d'aubaine, l'opération Coup de Pouce Vélo semble atteindre ses objectifs en favorisant le report modal et en consolidant sur la durée l'utilisation de la bicyclette au quotidien (vélotaf) ou de façon plus occasionnelle (usage loisir)



Elections Régionales

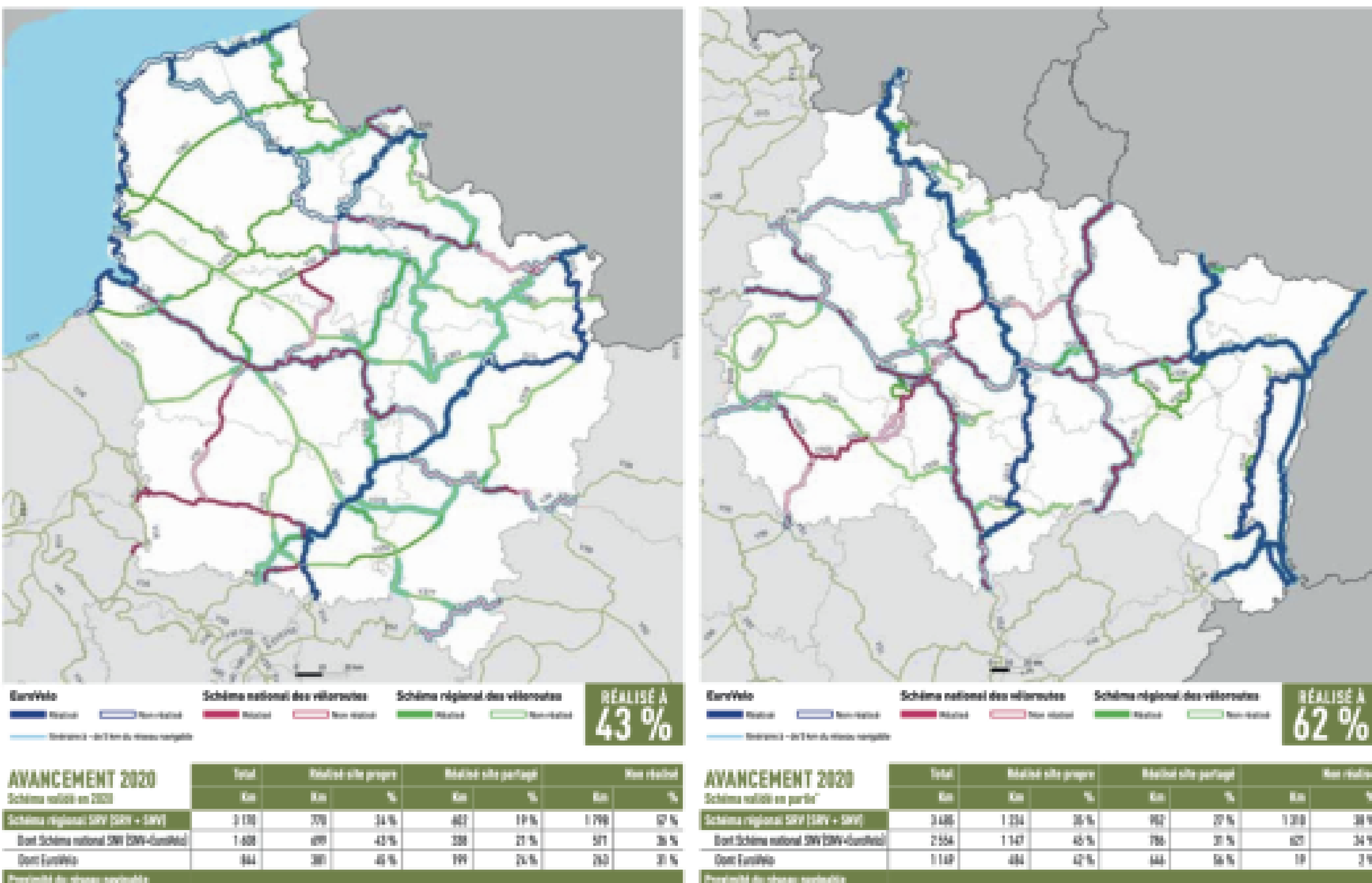
Les compétences des collecti

Qui fait

En 2021 nous allons voter pour élire le Conseil Régional et le Conseil Départemental. Mais qui fait quoi pour le vélo ? Avec l'aide de la FUB, nous vous aidons à vous y retrouver. Pour ces élections, nous allons solliciter les candidats aux élections pour connaître leurs motivations en faveur du vélo.

LA RÉGION

HAUTS-DE-FRANCE — **GRAND EST**



Hauts-de-France — AVANCEMENT 2020 (Schéma validé en 2020)

	Total	Réalisé site propre		Réalisé site partagé		Non réalisé	
	Km	Km	%	Km	%	Km	%
Schéma régional SRV (SRV + SNV)	3 170	770	24 %	602	19 %	1 798	57 %
Dont Schéma national SNV (SNV+EuroVélo)	1 608	699	43 %	338	21 %	571	36 %
Dont EuroVélo	844	381	45 %	199	24 %	263	31 %
Proximité du réseau navigable							
Dont à 5 km	1 565	478	31 %	258	17 %	828	53 %
Dont à 150 m	753	309	41 %	93	12 %	361	47 %

Grand Est — AVANCEMENT 2020 (Schéma validé en partie*)

	Total	Réalisé site propre		Réalisé site partagé		Non réalisé	
	Km	Km	%	Km	%	Km	%
Schéma régional SRV (SRV + SNV)	3 486	1 234	35 %	952	27 %	1 310	38 %
Dont Schéma national SNV (SNV+EuroVélo)	2 554	1 147	45 %	786	31 %	621	24 %
Dont EuroVélo	1 149	484	42 %	646	56 %	19	2 %
Proximité du réseau navigable							
Dont à 5 km	2 097	1 038	49 %	499	24 %	560	27 %
Dont à 150 m	1 342	828	62 %	116	9 %	397	30 %

*Alsace : non, Champagne-Ardenne : en 2009, Lorraine : en 2005.

La région est chef de fil en matière de transport.

- En matière d'aménagement du territoire et de planification, elle a en charge le SRADDET (Schéma régio- nal d'aménagement, de développement Durable et d'égalité des territoires) comportant des élé- ments sur la mobilité (le Schéma Régional Voies Vertes et Véloroutes) et anime le Plan Climat Air Energie.
- Elle co-finance les infrastructures d'intérêt régional.
- Elle est compétente pour assurer l'intermodalité (TER, liaisons interurbaines et abords des gares).
- Le Comité régional de tourisme est à l'initiative du réseau des véloroutes et voies vertes (VVV).

Elle est chargée de la mobilité scolaire (hors élèves en situation de handicap), depuis 2017.

La Région est notre interlocuteur pour l'intermodalité TER/Vélo, les itinéraires touristiques pour les actions auprès des entreprises. Avec le collectif Vel'Hauts de France qui regroupe les associations pro-vélo de la région nous avons élaboré en 2018 des propositions inscrites dans le SRADDET.











et départementales

ctivités en matière de vélo : ait quoi ?





LE DÉPARTEMENT

Le Département a la compétence de la voirie sur son domaine et est garant de la solidarité territoriale, y compris par des financements aux collectivités.

- Il organise et entretient la voirie d'intérêt départemental et national non située sur le territoire d'une AOM (intercommunalité compétente en matière de mobilité).
- Il peut apporter une aide financière aux communes et intercommunalités, notamment pour la gestion de leur voirie, dans le cadre de la solidarité territoriale, essentiellement en milieu rural.
- En lien avec le vélo-loisir, le département est chargé du Plan départemental des itinéraires de promenade et de randonnée (PDIPR) et du Comité Départemental de Tourisme.
- En matière de mobilité, il peut participer à l'évaluation de la pratique cyclable et à l'animation d'un plan vélo départemental.
- Compétent pour l'aménagement des collèges, il peut être sollicité pour faciliter les déplacements à vélos des collégiens.

Le département est notre interlocuteur pour résorber les coupures urbaines entre deux centres urbains ou pour ce qui a trait aux voiries départementales.

La commune ou l'intercommunalité dont elle fait partie a la compétence de la voirie et est chargée de l'animation locale.

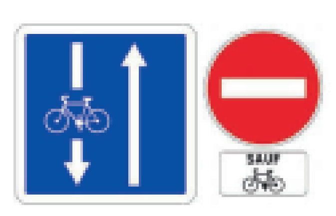


En 2020, 3000 habitants de l'Oise ont profité de l'aide à l'achat d'un vélo à assistance éléctrique de 300 euros du Département. Pour 2021, un budget de 500 000 euros a été voté pour reconduire le dispositif jusqu'en juin.

Les principaux itinéraires cyclables en 2020 dans l'Oise

A nos élus : le double-sens cyclable c'est dangereux ?

• Etude Bruxelloise



Le double Sens Cyclable a plus d'un intérêt pour le cycliste : chemin le plus court, évitement des axes denses et/ou peu sûrs, contact visuel lors des croisements .
De par ses avantages, le DSC a pour but et conséquence de favoriser la pratique du vélo.

En Belgique, depuis 2004, les cyclistes sont autorisés à circuler à double sens dans les voiries à sens unique. Seules des raisons de sécurité peuvent s'y opposer (largeur de chaussée insuffisante, absence de visibilité en virage,...) . Ces rues sont signalées à l'aide de panneaux et éventuellement de marquage.

"...pas plus d'accidents impliquant un cycliste circulant à contresens dans un Double Sens Cyclable que dans le sens général de circulation"

En région de Bruxelles-Capitale, en 2010, une rue sur quatre était un DSC (SUL).
Si l'on reste au niveau de la voirie locale, c'était 33 % des rues qui étaient en DSC en 2010.

Cependant, quelques années après la mise en place de cette autorisation, certains DSC continuaient parfois à être perçus comme « dangereux ».
Une étude a donc été demandée pour évaluer cette mesure afin de répondre de manière objective aux critiques et remarques.

Cette étude faite en 2008/2009 et 2010 par Bruxelles Mobilité et l'IBSR (institut belge pour la sécurité routière) avait donc pour but de faire une analyse fine des accidents de cyclistes ayant eu lieu dans un SUL, ou à l'entrée ou la sortie de ce dispositif en région de Bruxelles-Capitale
(https://webshop.vias.be/frontend/files/products/pdf/f51a3bfb74814768142ecb12045da905/2013_sul-draft_lowres_fr.pdf)

La conclusion est sans appel : Il n'y a proportionnellement pas plus d'accidents impliquant un cycliste circulant à contresens dans un Double Sens Cyclable que dans le sens général de circulation, voire même un peu moins.
L'étude belge cite également des études menées à l'étranger et qui confirment son analyse.
Le corollaire à cette conclusion est que - en raison des avantages qu'engendre la mise en Double Sens Cyclable des voiries -, ceci a un effet positif global sur la sécurité.

Les recommandations de l'étude concernent les carrefours .
En effet, la majorité des accidents avec un cycliste circulant à contresens a lieu en carrefour. Les études étrangères le confirment également.

Concernant les carrefours, il y a 2 points qui doivent être considérés avec grande attention :
- L'aménagement des carrefours doit être bien pensé afin de diminuer la vitesse des usagers et d'augmenter la visibilité mutuelle (par exemple par marquage de logo vélo au sol pour attirer l'attention des automobilistes et aider les vélos à bien se positionner)
- Il faut également inciter les usagers à augmenter leur vigilance à l'approche d'un carrefour formé avec un Double Sens Cyclable.

Les études étrangères citées concernent l'Allemagne, l'Angleterre, la France, la Norvège.

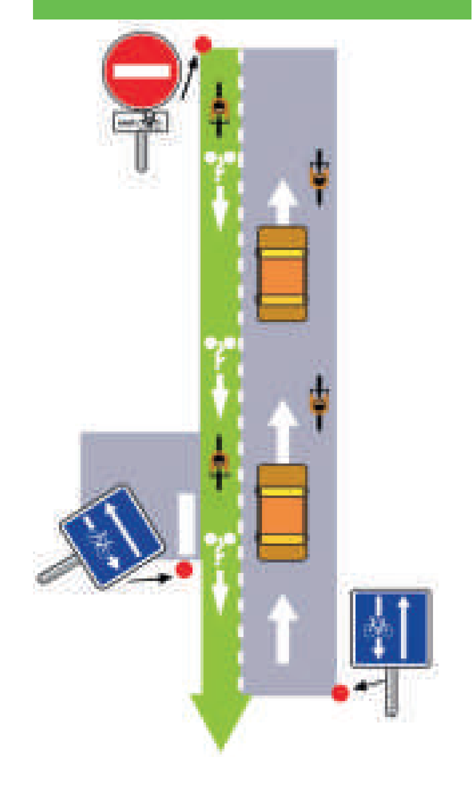
En Allemagne, la mise en contresens cyclable de voirie est autorisée depuis 1997 .
La ville de Munster a été précurseur en instaurant des SUL dès la fin des années 80. Et avec une étude de 1992 a montré que le nombre et la gravité des accidents avec un cycliste dans ces voiries restaient pratiquement inchangés.

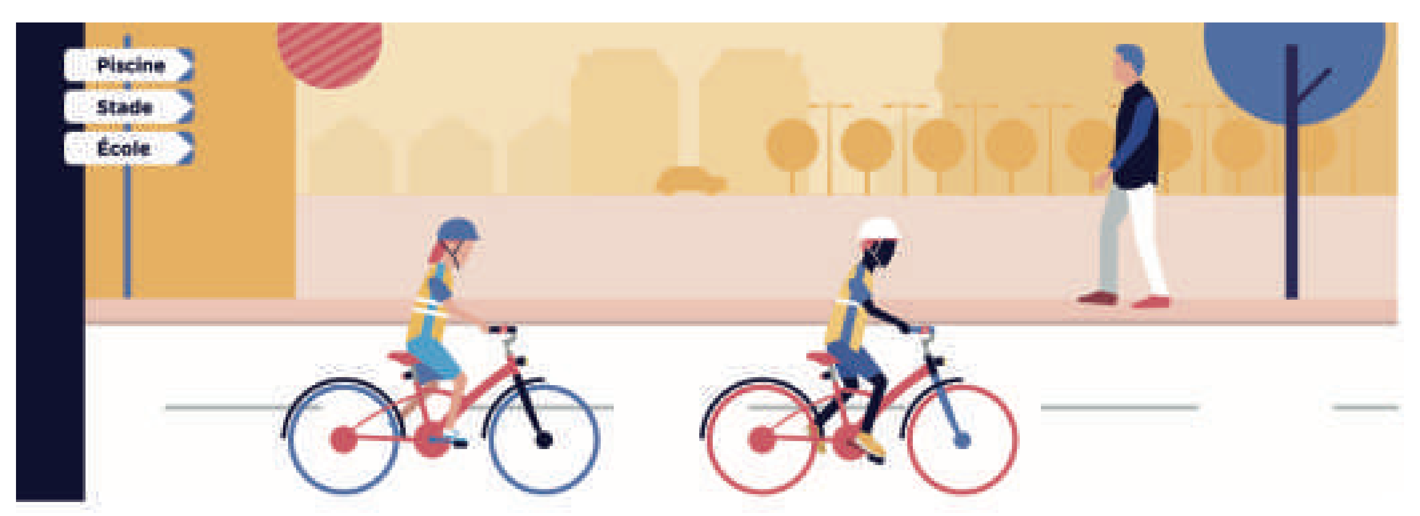
Une étude de 2002 menée dans 15 villes allemandes, arrive à la même conclusion.Cette étude souligne que la plupart des accidents avec un cycliste circulant dans le contresens avaient lieu avec des piétons, car ceux-ci ne vérifient pas si un cycliste arrive dans le sens contraire.
L'étude londonienne de 1998 confirme ces conclusions.

En France, 215 km de double-sens cyclables ont été ouverts durant l'été 2010 dans les zones 30 à Paris. L'étude de la Mairie de Paris réalisée sur 7 sites en 2011 conclu que malgré l'augmentation du nombre de cyclistes, le nombre d'accidents n'a pas augmenté.

Anne Deprez

Panneaux et marquages réglementaires : Une signalétique particulière





Le SRAV (Savoir Rouler à Vélo) entre à l'école

Après le Savoir-Nager mis en place dans les écoles pour permettre à tous les élèves une maitrise du monde aquatique, le ministère des Sports, en partenariat avec le ministère de l'Éducation nationale et de la jeunesse, le ministère de l'Intérieur et le ministère chargé des Transports a estimé indispensable d'introduire le Savoir Rouler à Vélo (SRAV).

L 'ambition de ce programme est de viser à l'horizon 2022, la généralisation du « savoir rouler à vélo» afin que les jeunes puissent se rendre au collège à vélo, de façon sécurisée et en toute autonomie.

Ce programme, s'adressant avant tout aux élèves des classes de CM1 et de CM2, est composé d'une dizaine d'heures d'apprentissage et de maitrise de l'engin.

Il reflète le souci de sensibilisation aux problèmes de sécurité routière.
Sa mise en œuvre s'inscrit dans tous les temps d'apprentissage de la vie de l'enfant :

- dans un contexte scolaire ;
- sur le temps périscolaire ;
- dans un cadre extra-scolaire (en club, au centre de loisirs, etc).

Le volume global minimum nécessaire à l'acquisition des compétences du savoir rouler à vélo est de dix heures.



La répartition du volume horaire est à l'appréciation des différents intervenants en fonction des groupes et de la progression des enfants.

Pour valider la capacité du « Savoir Rouler à Vélo », l'élève devra franchir trois étapes :

- **Savoir pédaler** : maitriser les fondamentaux du vélo (acquérir un bon équilibre et apprendre à conduire et piloter son vélo correctement : pédaler, tourner, freiner) ;

- **Savoir circuler :** découvrir la mobilité à vélo en milieu sécurisé (savoir rouler en groupe, communiquer pour informer les autres d'une volonté de changer de direction et découvrir les panneaux du Code de la route) ;

- **Savoir rouler à vélo** : circuler en situation réelle (apprendre à rouler en autonomie).

Pour plus de renseignement visitez le site dédié au SRAV
https://www.sports.gouv.fr/savoir-rouler-a-velo/ avec 12 vidéos disponibles
https://vimeo.com/savoirrouleravelo/

Michèle Clad



A nos élus

Financez des stationnement









Ils en ont bénéficié ou vont en bénéficier :

- A Creil sur le plateau Rouher en partenariat avec Oise Habitat en 201
- Sur le parvis de la gare de Creil en 2021
- A Margny-les-Compiègne, avenue Poincaré en 2021
- A Clermont de l'Oise en centre ville, à proximité des Ecoles de la Gare, des Sables et Pierre Viénot en 2021

Porté par ROZO, un cabinet en performance énergétique et la FUB, réseau d'associations promouvant l'usage du vélo, le programme Alvéole permet de financer à hauteur de 60% l'investissement pour la création de places de stationnement vélo à proximité :

- des pôles d'intermodalités,
- des établissements scolaires et universitaires,
- sur l'espace public,
- les parcs d'habitat social.

Le programme est ouvert à de multiples bénéficiaires, dont les gares (Gares & Connexions), les collectivités, ou encore les bailleurs sociaux.

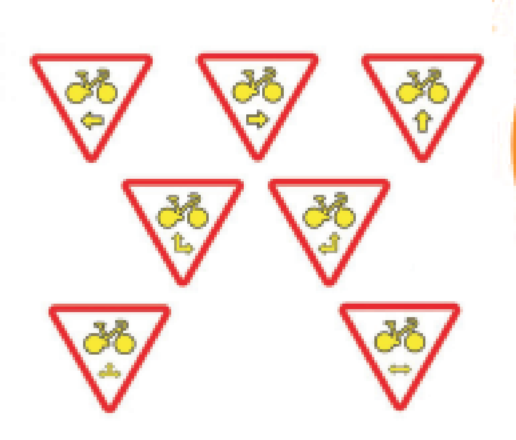
Il finance également à hauteur de 100% l'accompagnement des futurs usagers du stationnement vélo, via des actions de sensibilisation à l'écomobilité (type ateliers d'autoréparation ou vélo-école) menées par le réseau d'associations FUB.

A nos élus

Le code de la route évolue en faveur des piétons et des cyclistes !

Vous avez peut-être constaté l'apparition sur certains feux tricolores de petits panneaux triangulaires avec un vélo jaune : ils sont destinés aux cyclistes. Cette signalisation leur permet de franchir le feu rouge pour s'engager dans les directions indiquées par les flèches, sous réserve de céder le passage à tous les usagers qu'ils croisent, en particulier les piétons.

Le cédez-le-passage cycliste aux feux



Le saviez-vous ?

En évitant des arrêts répétés, cette mesure facilite la circulation du cycliste; son trajet en ville devient plus fluide et plus rapide. Elle lui permet aussi de s'engager au moment le plus opportun et ainsi de soustraire à des situations dangereuses, comme se trouver dans l'angle mort d'un véhicule qui tourne.

Les réflexes à adopter :

Automobilistes et piétons, ne soyons pas surpris si un cycliste franchit un feu rouge : en présence de cette signalisation, il le fait en tout légalité. Cyclistes, effectuons cette manoeuvre avec prudence et respectons en toute circonstance la priorité accordée aux autres usagers, en particulier aux piétons qui traversent.



Vos vélocistes du sud de l'Oise

BOUTICYCLE
215 rue de l'Egalité
60740 Saint-Maximin
Tél. 03 44 28 34 96
60saintmaximin@bouticycle.com

Chez **BOUTICYCLE**
Doublez vos points fidélité
si vous êtes adhérent à l'AU5V !

BOBEBIKE
Location de vélos
8 rue de Joinville
60500 Chantilly
Tél. 06 03 44 89 73

LA BICYCLETTE
52 av. du Gal de Gaulle
60300 Senlis
Tél. **03 44 53 68 20**

GASTON RAHIER LOISIRS
405 rue Henry Bessemer
60740 Saint-Maximin
Tél. 03 44 24 40 70
gastonrahier60@gmail.com

CYCLES DAVID 10%
19 rue Henri Bodchon
60700 Pont-Sainte-Maxence
Tél. 03 44 72 21 59

AU VÉLO
427 route Paris
60600 Breuil-le-Vert
Tél. 03 44 50 34 10

CYCLES WALLE
8 rue Neuve
60600 Breuil-le-Vert
Tél. 03 44 50 19 15

CYCLES EVASION
364 avenue Jean Moulin
60880 Jaux
Tél. 03 44 97 54 18

VETEIX
8ter rue de Clermont
60200 Compiègne
Tél. 03 44 83 44 83
info@veteix.fr

TOF BIKE SERVICES
RD 316 Lieu dit l'homme mort
Bâtiment Sweet Home
95270 Chaumontel
Tél 01 34 68 52 13

B'n BICYCLETTE
56 rue Charles de Gaulle
60800 Crépy-en-Valois
Tél. 06 52 60 00 16

Les infos à la chaîne : l'actu des voies vertes

Lamorlaye - Chantilly

C'est la bonne Surprise de l'année, pour cet aménagement que nous réclamions dans la côte du mont de Pô entre Lamorlaye et Chantilly. A l'occasion de la réalisation d'un rond-point sur le mont de Pô en novembre 2020, le Département a décidé de réaliser et de financer une piste cyclable bidirectionnelle dans la côte, en supprimant une voie de dépassement. Le Département a suivi nos préconisations de ne pas envoyer les cyclistes sur le rond point mais de leur proposer un contournement à la hollandaise pour garantir leur sécurité. Nous avons défendu une continuité coté Est (sur la commune de Chantilly) plutôt que côté Ouest (sur la commune de Gouvieux) pour éviter les innombrables pertes de temps à franchir les intersections. Nous avons été entendus, et la ville de Chantilly a déployé en mars 2021 la continuité sur le rond-point et jusqu'à l'avenue d'Orléans à l'aide d'un aménagement provisoire en attendant du définitif prévu pour 2022.



Montataire - Cramoisy



En milieu urbain, l'agglomération de Creil Sud Oise a déployé une voie verte, un cheminement sécurisé et une passerelle sur le Thérain pour relier Montataire à Cramoisy en passant par Magenta.
On regrette que la traversée de Magenta se fasse sur la route départementale, les accotements ayant été réservés au stationnement automobile. Il n'empêche que le reste du parcours est agréable et fréquenté, même avant son inauguration prévue en mars et reportée en septembre.

Les voies vertes à venir :

- Les travaux démarrent en 2021 : Survilliers – Fosses - La Chapelle-en-Serval ainsi que l'étude de Plailly – Parc Astérix (pour les employés).
- Plailly - Saint Vitz : les études démarrrent avec la CARPF
- A l'étude en 2021 Creil – Saint-Leu-d'Esserent par les berges (8km) : travaux prévus en 2022
- Saint-Samson à Milly-sur-Therain : La CC Picardie Verte s'apprête a aménager un tronçon de voie verte entre Saint-Samson et Milly-Sur-Therain.
- De Pierrefonds à Palesnes, travaux programmés dès cet automne 2021
- Senlis - Chantilly, les études & travaux se poursuivent
- Lamorlaye - Chaumontel : les études démarrent en 2021, ce sera le long de la RD1016 plutot que par la forêt

Agnetz

Place aux piétons et aux vélos à Agnetz, à l'Ouest de Clermont de l'Oise. La commune de 3000 habitants compte désormais 3 voies vertes qu'elle a aménagée pour relier les hameaux entre eux et rejoindre Clermont. En 2020, la Rue des Patis et la Ruelle des Buttes sont venues s'ajouter à la rue Bigand.

Les infos à la chaîne : l'actu des voies vertes

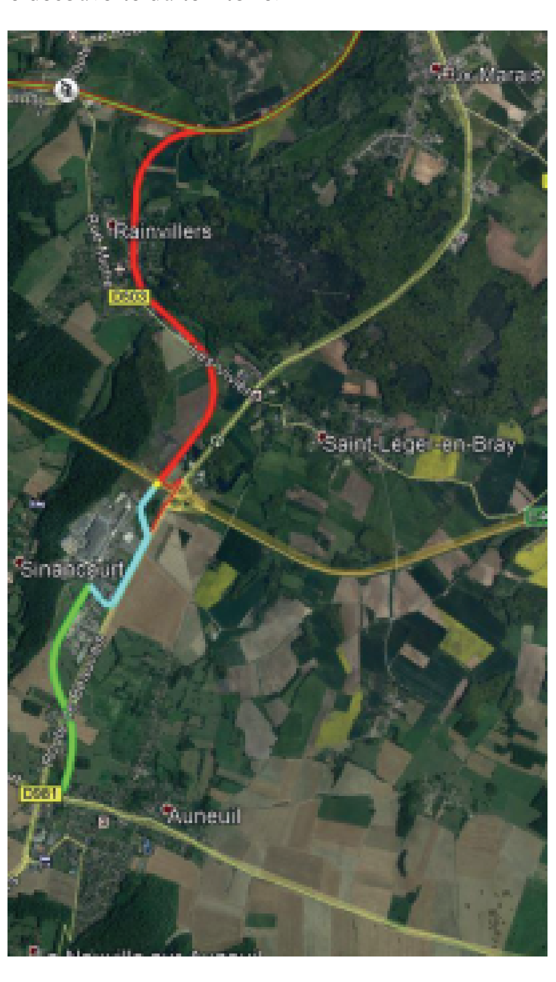
Clairoix - Bienville


Photo Cyclotranseurope

Depuis 13 ans la commune de Clairoix souhaitait transformer en voie verte cette ancienne voie de Chemin de fer (lire notre édition no 18) cette fois, c'est fait : elle a été réalisée par l'Agglomération de Compiègne sur un revêtement très roulant avec toutefois des dispositifs anti intrusions mal positionnés et une traversée dangereuse de chaussée.

Rainvillers - Auneuil

Inauguré le 31/8/2020, ce tronçon de 6,5 Km permet de relier la commune d'Auneuil, la Zone d'Activités de Sinancourt, le parc animalier Saint-Léger, la commune de Rainvillers à la Ville de Beauvais en se raccordant à l'avenue verte Paris-Londres. Un aménagement réalisé par le Département dans le cadre du projet Trans'Oise, qui permet à la fois des déplacements domicile travail et aussi une découverte du territoire.





En direct des antennes locales...

Aire Cantilienne

Chantilly

chantilly@au5v.fr

Les balades

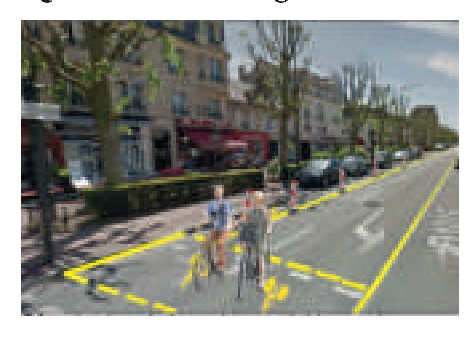

Menés par Nortrud, le 3 octobre, nous avons fait un joli parcours en direction des étangs de Gouvieux. La photo a été prise sur le "chemin des Noyers de Gouvieux"

En dehors du premier confinement les balades mensuelles se sont poursuivies. Ces promenades familiales visent à découvrir Chantilly et ses environs, sur un rythme non sportif. Elles ont lieu le premier samedi de chaque mois et le point de rendez-vous est au pied de la statue du Duc d'Aumale à 14h30.

Un administrateur de l'AU5V au conseil municipal

Sébastien Flet -Reitz, très actif au sein de l'antenne de Chantilly a rejoint l'équipe de Me La maire avec des projets plein la tête. Nous avons planché sur des projets autour de la gare et nous avons perçu une volonté de la municipalité de les voir déboucher.

Questions aménagements



Avec le boom du vélo constaté en 2020 et 2021, nous avons proposé pour Chantilly des aménagements cyclables temporaires. La collectivité a salué ce travail mais a décidé de réaliser de véritables aménagements, pas uniquement temporaires. Malheureusement, neuf mois plus tard, nous n'en avons toujours pas vu la couleur. La pose de sas-vélos au feux à proximité de la place Omer Vallon ainsi que l'aménagement de bandes cyclables sur la rue de Paris (RD1016) entre la Rue d'Aumale et du Connétable se font attendre...mais on nous promet que ça va être fait. Par contre, sur la prolongation de la piste cyclable qui vient de Lamorlaye, nous avions suggéré en septembre de prévoir un aménagement provisoire entre le rond-point du Mont de Pô et l'avenue d'Orléans . Cet aménagement a été réalisé en avril 2021 , il assure la continuité, et permet aux Lycéens de circuler en sécurité. *Voir aussi l'actu des voies vertes pour la piste cyclable vers Chantilly.*



La crise sanitaire

En raison de la crise sanitaire, nous avons du annuler la journée vélo pour les CM2, tout comme la projection du film « Pédale et tu verras »

Lamorlaye

lamorlaye@au5v.fr

L'ouverture de l'atelier d'autoréparation à Lamorlaye

2020 a été l'année de l'ouverture de l'atelier de Lamorlaye. Ca a été difficile en raison des contraintes sanitaires mais l'ouverture prévue en mars a été repoussée à juin avant de se poursuivre les premiers mardi du mois de 18h à 20h jusqu'au couvre-feu. Nous avons accueilli une soixantaine de visiteurs, récupéré plus de 20 vélos qui sont partis pour être remis en état à Nogent-sur-Oise. L'enquête sur les ateliers que nous avons réalisée fin 2020 fait apparaitre une satisfaction des usagers qui saluent la pédagogie de Paolo avec une demande sur des horaires plus tôt ou le week-end.

Une balade à vélo très vintage

Le 20 septembre dans le cadre des



journées du patrimoine Paolo a organisé une superbe balade dans le parc Naturel au départ du château de Lamorlaye. 25 participants dont plus de la moitié venu de l'extérieur du territoire (Ile de France, Orléans) ont pu découvrir Lamorlaye, Commelles, Chantilly, Royaumont sur des vélos d'un autre temps.

Lamorlaye - Vie locale

Nous avons dû annuler notre traditionnelle journée vélo des CM2 en 2020, mais nous espérons pouvoir renouveler l'opération en 2021. Nous avons poursuivi le travail sur les schémas cyclables avec le Parc Naturel, nous remercions ici les adhérents et non adhérents qui ont enrichi le travail qui a été réalisé. Nous avons poursuivi nos échanges avec la mairie, réduits en raison du covid.

Chantilly à vélo

vous emmène
en balade
le 1er samedi du mois
Rendez-vous à **14h**

devant la statue du Duc d'Aumale, aux Grandes Écuries

L'été 2020 on a testé le vélo + car sur la ligne 14

Sur la ligne de bus numéro 14 qui relie la gare d'Orry-la-Ville/Coye-la-Forêt à la gare de Chantilly, à l'été 2020, nous avons pu tester la solution vélo + car. Keolis Sud Oise (en partenariat avec la Région Hauts de France, Oise Mobilité et l'AU5V) a expérimenté l'emport des vélos derrière le bus.

Pourquoi expérimenter ?
L'emport du vélo non démonté dans les cars est appelé à se développer. Dès cet été, la loi LOM (Loi d'Orientation des Mobilités) précise que les nouveaux cars qui seront commercialisés devront pouvoir transporter 5 vélos non démontés. En moyenne, il faut compter 10 ans pour renouveler une flotte de bus.... nous risquons d'attendre.

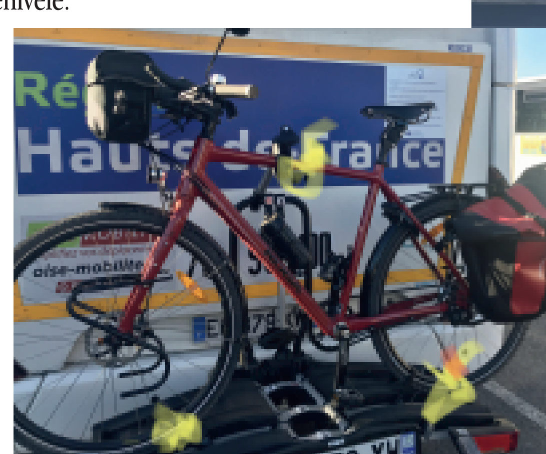
En attendant d'avoir des bus neufs, l'expérimentation conduite sur la ligne 14 a permis d'évaluer ce type de solution (l'adaptation d'un bus existant) pour les usagers mais aussi pour l'opérateur et pour la Région. La solution consistait à adapter un porte- vélo de voiture à l'arrière du bus permettant le transport de deux vélos, ainsi que l'installation d'une caméra qui permet au chauffeur d'observer la manœuvre du cycliste qui attache son vélo. On l'a testé, c'est efficace et pratique.

On peut déjà transporter son vélo dans le bus.



Aujourd'hui, les lignes de bus intercommunales de la région acceptent les vélos dans la soute. Cela nécessite toutefois pour le chauffeur de quitter son poste de conduite, d'ouvrir la soute pour que l'usager y mette son vélo. En plus le ou les vélo(s) voyage(nt) couchés. Ce n'est pas une solution idéale.

Le transport du vélo dans le bus, c'est une solution d'intermodalité pertinente, par exemple sur Creil-Senlis dès lors que la distance dépasse les 5 km ou lorsqu'il y a un fort dénivelé.



Senlis - Sud-Oise

Senlis

senlis@au5v.fr

Les balades

Agnès est votre guide pour les balades, le deuxième dimanche du mois. Comme dans chaque antenne, nous avons tenté de suivre les prescriptions de la préfecture pas toujours très claires. En ce début d'année 2021, la limite est de 6 personnes par balade. En 2020, 7 sorties, Covid oblige, dont une avec pique-nique, 183 Km parcourus pour une moyenne de 9 participants (mini 4, maxi 16). Le tout dans la bonne humeur et la convivialité.

SENLIS À VÉLO

VOUS EMMÈNE EN BALADE **LE DEUXIÈME DIMANCHE DE CHAQUE MOIS**

RENDEZ-VOUS À 9H30 DEVANT LA **GARE ROUTIÈRE**

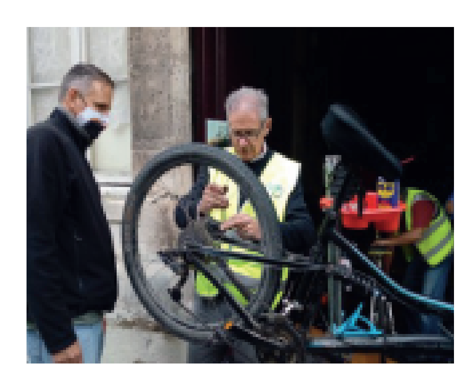
Beau fixe pour les ateliers de réparation à Senlis !
Grâce au dynamisme des mécaniciens, dés la fin du premier confinement, et avant les départs en vacances, trois dates de réparation ont été proposées aux Senlisiens.
Ceux-ci ont répondu « présent » !
Nous avons ainsi pu entretenir autant de vélo en trois séances que durant toutes les permanences de 2019 !



Mais un changement important est intervenu !
Nous voilà présents tous les deuxièmes vendredis de chaque mois dans le garage de la mairie, place Henri IV de 9h à 12h.

Lieu de passage, nous profitons de la piétonisation de la place pour cause de « Marché » et ainsi utilisons également cette opportunité pour renseigner tous les curieux.

Le bilan des ateliers de cette année particulière est donc positif avec des réparations de plus en plus nombreuses et variées qui concernent autant les changements de pièces que de menus réglages….





Sur les réseaux sociaux les balades de Senlis ont du succès

A Senlis, rendre les espaces publics aux enfants

Dans le cadre d'un cours d'innovation publique suivi au CNAM à Paris, deux étudiantes, Lucie Baumann et Corinne Charpentier ont réalisé une étude portant sur la ville de Senlis, vue à hauteur d'enfants et adolescents.

Cette étude réalisée en 2020 n'a pas pu être présentée au public en raison du confinement. Une vidéo a été réalisée pour la présenter. Ce travail a été sélectionné en novembre 2020 dans le cadre du mois de l'innovation publique organisé par la Direction interministérielle de la transformation publique (DITP), aux côtés d'autres travaux.

Une présentation commentée à retrouver sur https://youtu.be/RWBJquC0CMs



Senlis - Sud-Oise, suite...

Travailler en vélo-cargo

Laurent Lefèvre est éducateur sportif territorial à la commune de Senlis. Il intervient tous les jours de la semaine dans les écoles élémentaires publiques auprès d'élèves du CP au CM2. La palette d'activités qu'il propose aux enseignants s'étend de la pétanque à l'athlétisme, en passant par les jeux de ballons, les jeux collectifs et bien entendu…. la pratique du vélo.

Depuis l'année dernière, Laurent se rend dans les écoles avec un vélo cargo à assistance électrique, acheté par la ville. Cet équipement lui permet de se déplacer et de venir avec du petit matériel spécifique aux séances menées avec les élèves.



Qui est à l'initiative de l'achat du vélo cargo ?
L.L. : Suite à une discussion avec le directeur du service des sports de la ville pour le remplacement de mon véhicule de service, nous avons très vite opté pour un moyen écologique, le vélo cargo, permettant des déplacements courts mais fréquents et réguliers.

Comment s'est effectué le choix du vélo ?
L.L. : Nous nous sommes rendus chez le vélociste de Senlis pour faire notre choix et voir les différents modèles. J'ai préféré choisir un vélo cargo plutôt qu'un triporteur, plus pratique et plus maniable à mon avis.
Petite anecdote : le jour de la réception du vélo chez le vendeur, un client de la boutique ayant vu mon engin a été tellement enthousiaste qu'il en a commandé un dans la foulée.

Que peux-tu dire sur la prise en main et l'utilisation d'un vélo cargo ?
L.L. : On s'y fait vite ! Bien sûr il s'agit de prendre l'habitude de le conduire. Comme on ne voit pas la roue avant, par exemple, quand on prend un virage, on n'a pas l'impression de tourner. Et puis il y a la longueur de l'engin qu'il faut prendre en compte.

Quels sont les avantages d'un vélo cargo ?
L.L. : C'est un moyen écologique puisqu'il n'émet pas de CO2 et en plus c'est un moyen économique avec un coût d'entretien bien moindre qu'une voiture.
J'utilise les voies vertes, les itinéraires cyclables et je peux me rendre dans les écoles en évitant les feux tricolores. Je mets autant de temps qu'avec une voiture à 3/4 minutes près.
En plus, je me gare facilement et je peux me rendre dans les cours des écoles au plus près de là où j'interviens.

Et quand il pleut ?
L.L. : J'ai un équipement de protection une capote, des habits de pluie, des gants chauffants…. Et un casque bien sûr !
Quel fut au début la réaction des enfants et des enseignants ?
L.L. : Certains étaient surpris, mais tout le monde était content.

Vois-tu d'autres utilisations pour ce type de vélo ?
L.L. : Il y a des parents qui utilisent un vélo cargo pour transporter de jeunes enfants. Mais un tel vélo peut aussi servir à faire des livraisons de colis, de repas etc.

Pour conclure
L.L. : C'est un moyen de déplacement qui permet d'être en forme : ça aère l'esprit, ça met en jambe et ça permet de démarrer la journée dans de bonnes conditions !

Recueilli par Michèle Clad





Agglomération Creil Sud Oise

abc-vélo

abcvelo@au5v.fr

L'atelier à Nogent-sur-Oise

Fermé pendant le confinement à partir de mars, l'atelier a ré-ouvert ses portes le 16 mai après avoir validé au sein du CA un protocole sanitaire. L'atelier s'est inscrit dans le dispositif national « Coup de pouce vélo ». Une réouverture sur les chapeaux de roues avec 4 fois plus d'usagers post confinement. De nouveaux bénévoles nous ont rejoints, des bénéficiaires du coup de pouce vélo qui, confinés à domicile ou au chômage technique ont apprécié l'ambiance de l'atelier. Le déménagement de l'atelier place des trois rois est toujours prévu. Des travaux seront réalisés en 2021 pour une mise à disposition en fin d'année. (voir aussi page 4).

AXO-Vélo : La location de vélo longue durée dans l'agglomération de Creil



Prévue au printemps 2020, reportée plusieurs fois en raison des contraintes sanitaires, le service de location vélo AXO vélo démarre en mai 2021.



Le principe : louer un vélo à assistance électrique pour un mois, un trimestre, une année pour les habitants de l'agglomération Creil Sud Oise, sans se soucier de son entretien. Pour évaluer cette solution de déplacement alternative à la voiture. Le lancement du service est aussi l'occasion d'installer une vélostation, une maison du vélo en gare de creil avec pour objectif de proposer des services vélos à la gare. Cette vélostation (le relais vélo) devient le siège de l'AU5V et le bureau de l'AF3V, idéalement situé sur le parvis de la gare.

Les balades

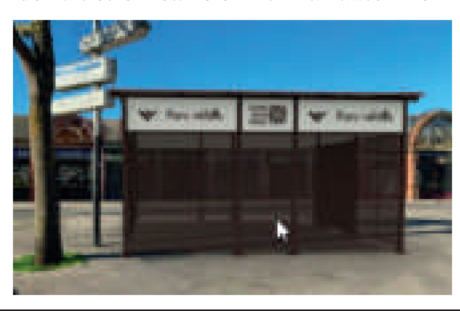
Le confinement et le virus ont mis à mal notre programme mais nous travaillons à remettre en route un rythme normal.

Les ateliers en pied d'immeuble

Nous avions proposé pour 2020 un projet dans le cadre de la politique de la ville : animer des ateliers vélo en pied d'immeubles les mercredi après-midi de mars à octobre. Le COVID est passé par là repoussant ce projet sur 2021. Il va démarrer en mai pour s'étaler sur l'été et le début de l'automne. Un projet mené avec l'aide de l'agglomération Creil Sud Oise et la Direction de la Cohésion Sociale (Etat).

Un parking vélo sécurisé en gare de Creil

On l'attendait depuis longtemps, les études sont lancées pour l'installation d'un parking vélo sur le parvis de la gare de Creil : 45 places, situé sur le parvis, il devrait être installé en 2021 à l'automne.









Pont-Sainte-Maxence à vélo

pontsm@au5v.fr

Un pro-vélo au conseil municipal

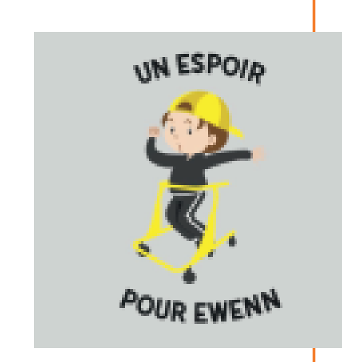
Suite aux élections municipales, Pont-Sainte-Maxence compte à présent un adjoint en charge des déplacements à vélo. En effet, François Drouin, administrateur de l'AU5V a rejoint l'équipe du maire réélu, Arnaud Dumontier. Nous nous en félicitons. Au printemps, au sortir du premier confinement, en accord avec la FUB, l'antenne a fait des propositions d'aménagements tactiques (provisoires) à la ville afin d'encourager la pratique du vélo. Plusieurs sorties et des échanges entre l'antenne, François Drouin, et quelques conseillers municipaux ont eu lieu à la fin de l'été et à l'automne pour évaluer les aménagements cyclables existants et les améliorations à prévoir (signalétique, arceaux écoles primaires, nouveaux aménagements rues d'Halatte et de la Plaine, pourtour de la gare, carrefour Jeanlin et rue Jean Moulin).

A l'automne, l'antenne s'est positionnée sur le dossier d'aménagement cyclable proposé par la ville dans le cadre de la création de la route de Felgueiras en déposant un avis lors de la participation publique et a participé à une réunion publique dans le cadre de la révision du SCOT de la CCPOH. Nous espérons que le souhait du maire de travailler en étroite collaboration avec l'antenne se traduira prochainement par la mise en œuvre d'une convention ce qui permettra à l'antenne d'être partie prenante dans la réalisation des aménagements cyclables de la ville.

Les balades

Enfin, si la plupart de nos balades n'ont pu avoir lieu, il faut cependant signaler le succès de la balade familiale du mois d'octobre qui a réuni 35 personnes. Ce circuit de 23 km a été réalisé en partenariat avec l'office du tourisme (OFT) de la CCPOH à Pont-Sainte-Maxence et a permis la découverte des alentours de Pont-Sainte-Maxence, avec deux arrêts commentés par l'OFT (écluse et Marais de Sacy), sous le soleil et dans la bonne humeur !

Malgré la crise, des ateliers et une opération de solidarité



Malgré la crise sanitaire, les bénévoles de l'antenne ont assuré trois ateliers, ce qui nous a permis de remettre en état douze vélos. Dans le cadre de cette activité, et grâce au soutien de la ville de Pont-Sainte-Maxence qui nous a gracieusement mis à disposition un local de stockage temporaire, nous avons pu être partenaires de l'opération de solidarité « Un espoir pour Ewenn », un jeune garçon souffrant de diplégie, et récolter des fonds qui seront reversés au profit des parents pour financer l'opération d'Ewenn. Depuis début octobre, une trentaine de vélos ont ainsi été vendus. Un grand merci à tous ceux qui ont permis la réalisation de cette opération qui permettra à Ewenn de retrouver sa mobilité : les bénévoles Christophe et Michel, les acheteurs, les donneurs et la ville de Pont-Sainte-Maxence !

Pendant tout l'été : Tester un VAE

Durant tout le mois d'août, avec l'aide de Keolis, la mairie de Pont-Sainte-Maxence a proposé à ses administrés de tester le VAE gratuitement pendant une semaine. Un succès, les vélos ont été plébiscités par les Maxipontains. En 2021, Keolis et la ville de Pont Sainte Maxence vont renouveler l'opération en juillet et en août, accompagnés par l'AU5V avec des ateliers de réparation, du marquage bicycode et des balades à vélo.

Pont-Ste-Maxence à vélo
vous emmène en balade
le 1er dimanche du mois
Rendez-vous à 14h30
Contact : psm@au5f.fr





Agglomération de la Région de Compiègne

Vive le vélo à Compiègne

compiegne@au5v.fr

A Compiègne avec d'autres associations et citoyens nous avons participé à la création du collectif Arc En Selle, dont l'objectif est de développer la place du vélo dans l'Agglomération de Compiègne.

Une cyclo-projection « Destination Népal » était prévue le 5 avril, mais elle a été annulée à cause de la pandémie.

Cette année 2020, nous avons vu progresser le travail avec les collectivités locales. En janvier, nous avons participé au groupe de travail de l'Association du Pays Compiégnois qui visait à sécuriser les traversées cyclables. En juin et juillet, la mairie de Margny-lès-Compiègne nous a consultés pour un projet de mise en place de parkings vélo proches des écoles. Ce projet est en attente et nous aurions aimé que d'autres équipements municipaux soient aussi concernés par ce projet. Au mois de septembre et octobre, nous avons été invités à participer à un conseil de citoyens pour développer les voies douces à Verberie. Certaines réflexions ont été reprises dans le plan vélo de l'ARC. Enfin, nous avons pu échanger avec l'ARC à propos de la rénovation du quartier des musiciens à Compiègne, du projet d'une piste cyclable à Clairoix et du plan vélo. Nous avons pu aussi rencontrer un candidat à la mairie de Compiègne en février et une conseillère municipale de Compiègne en avril.

En septembre, une trentaine de personnes sont venues nous voir lors de la fête des associations à Compiègne.

De vélorution en vélorution dans l'agglomération de Compiègne

« le parcours de Compiègne vers Jaux-Venette fait emprunter aux cyclistes … des routes qui sont des voies rapides et dangereuses » (mais pourtant pas interdites aux vélos) c'est la sous-préfecture de Compiègne qui l'a reconnue le 9 septembre 2020. C'était bien l'objectif que voulait dénoncer cette vélorution organisée avec Arc En Selle, même la sous-prefecture est d'accord avec nous sur la dangerosité de cette route. Elle a par ailleurs déployé les grands moyens pour encadrer les 150 manifestants sur l'itinéraire. Même les automobilistes bloqués aux carrefours ont salué notre action et reconnus que la zone est inaccessible à vélo.



En Mars 2021 Arc en Selle organisait une nouvelle vélorution, pour pointer les insuffisances du plan vélo proposé par Compiègne et l'Agglomération de Compiègne (ARC), notamment et surtout sur les axes principaux reliant Margny au centre ville de Compiègne (ponts dangereux à trois voies n'intégrant pas les vélos et mal les piétons, et souterrain impraticable pour les vélos cargo).

Pays du Clermontois

Vive le vélo à Clermont

clermont@au5v.fr

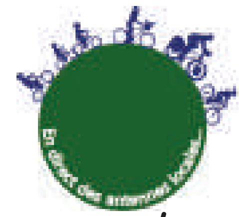
Clermont a très nettement amélioré la vie des cyclistes : toutes les rues (ou presque) à sens unique bénéficient désormais d'un double sens cyclable. Par exemple pouvoir remonter la rue des Fontaines permet d'éviter un grand détour. (ça permet aussi un bon exercice physique). Les premières réactions ont été très diverses mais maintenant les automobilistes ont compris et ça se passe bien. Notre adhérent Franck Miné, adjoint au maire de Clermont continue son action : parkings et des cédez-le-passage au feu sont en projet.

Le gros projet de 2020 était la mise en route de l'atelier d'autoréparation vélo : l'idée était là, les volontés présentes, les dates fixées, modifiées puis fixées à nouveau, les outils presque livrés… et un petit virus nous a mis quelques picots dans les rayons ! C'est donc avec un peu de retard que l'atelier a ouvert le 10 avril 2021. Il s'est tenu en extérieur afin de respecter les dernières consignes sanitaires et il a attiré une trentaine de personnes. Essai réussi !

A Breuil-le-Vert une participation active à la commission de sécurité routière permet de faire prendre en compte les besoins des cyclistes. Des parkings devraient être installés prochainement devant l'école et la salle polyvalente. Limitation à 30km/h, écluses avec passage cycliste sont en cours d'étude.
En 2021 doit être fait le réaménagement de la rue de Paris sur les communes de Breuil-le-Vert puis Clermont. Notre tâche sera de faire en sorte que le cycliste y trouve un cheminement sûr et fluide.



Communauté de Communes de la Plaine d'Estrées



La prise de compétences mobilités par les comcom : un pas en avant pour les mobilités actives

Entretien avec Sophie Mercier, Présidente de la Communauté de Communes de la Plaine d'Estrées et Tanneguy DESPLANQUES, Conseiller délégué à la mobilité

En 2019 et 2020 on a beaucoup parlé dans la presse des initiatives de la Communauté de Communes de la Plaine d'Estrées en faveur des mobilités actives telles que le vélo : aides à l'achat, location de VAE longue durée, aménagements cyclables... Pouvez-vous nous les rappeler ?

- Aide à l'achat pour les vélos à assistance électrique et les vélos cargos (jusqu'à 250 euros pour un vélo électrique et 400euros pour un vélo cargo.

- Mise à disposition de vélos à assistance électrique en location longue durée : vélos individuels 55euros/mois et vélos cargos 70euros/mois. La location comprend le vélo, les accessoires de sécurité, une assurance, et l'entretien préventif réalisé par un professionnel.

- Lancement d'un marché pour installer 7 stations de vélos électriques en libre-service, qui seront déployées sur le territoire en trois ans. Les premières stations seront ouvertes au premier semestre 2021. Elles seront installées au niveau des gares et des zones d'activité économiques.

- L'étude pour finir la voie verte entre Estrées-Saint-Denis et Rémy a commencé, ainsi que des marchés d'aménagement des voies vertes actuelles pour améliorer le mobilier et les installations existantes.

- La Communauté de Communes a fait l'acquisition de vélos à assistance électrique pour sensibiliser les agents à la mobilité active. 2 vélos sont destinés aux déplacements de service (réunions, visite de terrain en journée…). 8 vélos sont dédiés à l'expérimentation de vélos de fonction. De ce fait, l'utilisation de la voiture par ces personnes a significativement diminué. L'exemplarité était recherchée.

1. Qu'est ce qui a motivé la communauté de communes à lancer ces initiatives ? Quel a été le déclencheur pour le plan de mobilité rural et les différentes initiatives ?

La conviction que les progrès en matière de mobilité sobre en énergie peuvent s'appuyer sur l'usage du vélo électrique, dans un contexte où une part importante des déplacements à l'intérieur de la CCPE sont de courte distance. Le vélo électrique paraît plus adapté qu'un vélo classique en milieu campagnard et des ondulations de terrain qui peuvent être décourageantes pour les personnes peu sportives.

Ces initiatives sont mises en place dans le cadre d'une réflexion globale lors de la prise de compétence mobilité en 2017 qui a été suivie de l'élaboration d'un Plan de Mobilité Rurale. Il est issu d'une analyse des flux de déplacements, des besoins et des usages des habitants / entreprises locales. Les projets en faveur des mobilités actives sont développés en cohérence avec d'autres projets qui visent à limiter l'usage de la voiture individuelle et l'autosolisme (schéma d'aires de covoiturage, mise en place de Rezo Pouce…)



2. Quels sont les retours des habitants ?

Pour l'aide à l'achat des vélos électriques, l'opération a été réussie avec 82 vélos subventionnés, ceci dans un contexte de crise Covid qui complique pas mal les choses, mais favorise aussi l'usage du vélo.

Le service de location longue durée est fortement plébiscité par les usagers. Ils apprécient le fait de pouvoir tester un vélo électrique au quotidien, qui change de l'essai en magasin.

Les usagers qui contactent le service mobilité sont contents de voir des actions être mises en place sur la thématique du vélo, et sont demandeurs d'installations facilitant l'usage du vélo (places de stationnement permettant une bonne sécurisation des vélos, développement des voies vertes…)

3. Selon vous quelles sont les actions qui ont le plus d'impact, quelles sont celles qui ont été le plus difficiles à mettre en œuvre.

Beaucoup d'actions n'en sont qu'à leurs débuts, donc il est difficile de faire un véritable bilan. Cependant, on voit que l'aide à l'achat pour les vélos a eu beaucoup d'impact.

La mise en place des stations de vélos en libre-service est plus difficile car il faut trouver du foncier disponible à un endroit adapté pour les cyclistes.

4. Quels conseils donneriez-vous à une communauté de communes telle que la vôtre pour l'encourager à lancer des initiatives en faveur du vélo ?

Prendre la compétence mobilités, même en zone rurale, et promouvoir le développement des pistes cyclables ainsi que l'acquisition de vélos.

Définir un Plan de mobilité rurale incluant les aspects équipements vélos, mais aussi les voies vertes et la signalétique permet de rendre l'approche cohérente.

Il faut y croire, et observer ce qui se passe ailleurs.

5. Et ensuite, quels sont vos projets pour 2021 ?

Concrétiser le vélo électrique en libre-service.

Entretenir, améliorer et agrandir le réseau de voies vertes et circuits vélos en travaillant les connexions avec les collectivités limitrophes (comme l'agglomération de la région de Compiègne)

Sécuriser les liaisons des modes actifs avec les gares, et réfléchir en amont sur la mise en place d'un futur réseau de transport pour favoriser l'intermodalité.

Nous remercions Marie-Chloé Strecker qui est chargée de mission Mobilités au sein de la communauté de communes depuis 2019 qui nous a permis de réaliser cette interview à distance.

Recueilli par Thierry ROCH

Hommage à Claude Poitout, co-fondateur de l'AU5V

C'est avec une immense tristesse que nous avons appris le décès de Claude Poitout, le mercredi 10 février, le lendemain de son 74ème anniversaire, après plusieurs mois de lutte contre des infections apparues après une opération du coeur.
Pour ceux qui l'ont bien connu, son départ est un déchirement, car rien ne pouvait laisser présager d'une telle issue à cette opération.
Sa disparition crée un grand vide, tant il a été actif et de tous nos combats durant 17 années.

Avec quelques autres, Claude a porté l'AU5V sur ses fonds baptismaux en 2004.
C'est sous sa bienveillance et son attention, presque permanentes, que cette association, cet « enfant » a grandi, s'est épanoui et a compté plus de 2000 sympathisants. Certains qui nous ont rejoints juste pour 1 ou 2 ans, puis sont partis sous d'autres latitudes ; d'autres qui sont restés fidèles depuis le début, dont plusieurs éminents citoyens de Courteuil, de Senlis, de Chantilly, puis de tout le sud de l'Oise.
Seule une toute petite partie d'entre nous a pu assister à ses obsèques, le 15 février, pour témoigner, pour dire à Catherine, à ses enfants et petits-enfants que Claude va nous laisser un souvenir impérissable, tant il était actif, généreux, attentionné, engagé, disponible… Pour qu'ils sachent que ces 17 dernières années ont été plus belles, plus savoureuses, plus enrichissantes avec lui, grâce à lui. Pour qu'ils sachent tout ce qu'il avait accompli avec nous. La liste est longue !
Claude nous représentait dans de nombreuses instances et commissions, à Senlis, au Parc Naturel Régional Oise - Pays-de-France, à la Communauté de Communes et au Syndicat du SAGE de la Nonette.

Tuteur attentionné, il a accompagné et encouragé tous nos jeunes volontaires en service civique au sein de l'AU5V, notamment pour la réalisation des boucles vélo-touristiques du Parc Naturel Régional, les diagnostics de cyclabilité, l'itinéraire de la Vallée de la Nonette.

Correspondant de « Rue de l'Avenir » pour l'AU5V, il militait pour "la rue pour les enfants".

A Senlis, ville pour laquelle il s'investissait beaucoup, il a organisé et encadré un nombre incalculable de balades à vélo à la découverte du territoire, sorties qu'il savait rendre plus intéressantes, utiles, instructives, grâce à ses connaissances, son goût pour l'histoire, son amour de la nature…
Il a marqué élus et techniciens par son engagement et son expertise du terrain sur tous les sujets concernant le vélo (stationnement, signalisation, aménagements,...).
S'il a parfois réussi à en agacer un ou deux (notamment au Conseil Départemental...), c'était toujours pour essayer de les convaincre, encore et encore.
Claude était un peu comme "le sparadrap du capitaine Haddock" : celui qui nous rappelait à nos engagements et à une certaine exigence. Il était réaliste et concret.
Claude était aussi très impliqué dans la vie de sa commune de résidence, Courteuil, où il a sensibilisé les élus aux enjeux du vélo, organisé nombre d'ateliers vélos et autres opérations de nettoyage des bords de route, ou de limitation de l'éclairage nocturne.
Grand voyageur à vélo avec Catherine, son épouse (mais aussi avec leurs enfants pendant quelques années), il a soumis à rude épreuve plusieurs tandems !

Mais Claude était surtout un ami pour nombre d'entre nous ou, pour le moins, un grand bonhomme apprécié et aimé





de presque tous ceux qu'il côtoyait, c'est-à-dire quasiment toutes les personnes qu'il rencontrait : celles croisées en sortant de sa maison, ou pendant nos balades à vélo, ou dans les réunions auxquelles il participait…
Claude nous manque, mais son empreinte, son souvenir, resteront gravés pour toujours dans nos mémoires...
On retrouvera sa marque bien longtemps à Senlis et dans les trois forêts qui nous entourent.

On pensera à lui, par exemple, en voyant chaque petit panneau qui jalonne les boucles vélo-touristiques qui ont été créées avec le Parc Naturel Régional Oise - Pays-de-France et, bientôt, le long de la vallée de la Nonette. Car il en est l'inspirateur, le père !
On pensera encore à lui en accrochant nos vélos aux arceaux de stationnement à Senlis, pour la mise en place desquels il a tant oeuvré…
On pensera à lui, en parcourant la voie verte de Senlis, qui se prolongera bientôt jusqu'à Chantilly, en passant par le Pont des Usages, près de Courteuil, pont que l'on avait débroussaillé en 2005, sous son impulsion, avant de débroussailler, un peu plus tard, l'ancienne voie ferrée près de la gare de Senlis.

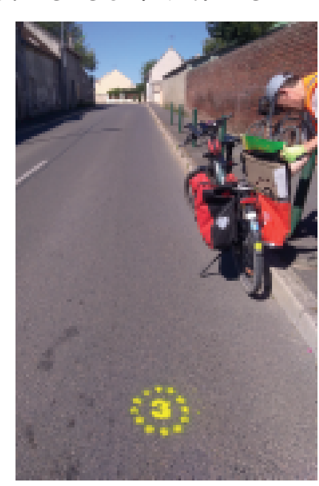
Que diriez-vous, d'ailleurs, de baptiser cette voie verte « la Voie Pitou » (son surnom pour ses intimes) –au moins entre nous, à défaut d'une plaque ou d'une pancarte officielle– ?

Ciao l'ami !
Tu nous as quittés bien trop tôt.

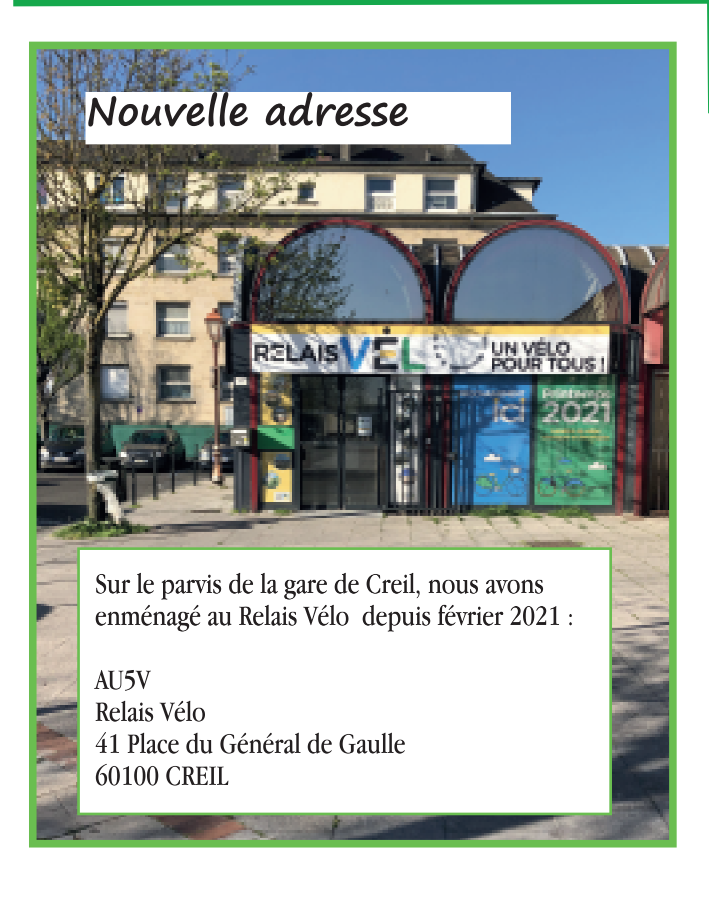
Avec CycloTransEurope, on a marqué l'EV3 en Seine et Marne

Dès que l'on quitte l'Oise sur l'Euro-véloroute n°3 (si on a réussi à trouver son chemin lorsque le champ de tir est en activité) la signalisation disparaît.
Bienvenue en Seine-et-Marne. Jusqu'au canal de l'Ourcq, l'EV3 n'est ni aménagée, ni balisée.
Alors avec CyclotransEurope, le 1er juin 2020, dès le déconfinement levé nous avons sillonné l'itinéraire pour le baliser nous-même par du marquage au sol.

Retrouvez le reportage de France 3 sur notre site dans la revue de presse.



Nouvelle adresse



Sur le parvis de la gare de Creil, nous avons enménagé au Relais Vélo depuis février 2021 :

AU5V
Relais Vélo
41 Place du Général de Gaulle
60100 CREIL

Une machine Bicycode pour l'AU5V

Dès juillet 2021, le marquage devient obligatoire pour les vélos vendus d'occasion. En 2014, avec Vellovaque, le codep FFCT de l'Oise nous avions acquis une machine que nous nous partagions. Avec un marquage devenu obligatoire il devenait difficile de continuer à promener la machine de Beauvais au sud de l'Oise. Nous avons décidé de nous porter acquéreur d'une machine (4000 euros) au travers d'un financement diversifié : nous avons organisé une tombola, fait appel à la générosité de nos membres et sollicité le département (qui en finance la moitié) et les collectivités locales en leur proposant de pratiquer un tarif préférentiel s'ils nous aident à l'acheter (le financement de la collectivité bénéficie directement à ses membres). Le financement a été bouclé en 6 mois et nous disposons d'une machine portable.

Pour marquer votre vélo, contactez nous ou suivez les opérations de marquage sur tout le territoire dans l'agenda.



Bienvenue à Michaël et Sébastien

Vous les rencontrerez certainement lors de nos différents évènements ! Avec le boom de nos activités, nous avons embauchés en CDI Sébastien à plein temps et Michael (à mi temps). Nos deux nouveaux salariés assurent la continuité des ateliers, leurs développements, mais avant tout, leur activité principale est l'animation du service Vélo-Axo

Emmanuèle et son tricycle... En route Léon !

Interview



Depuis quand fais-tu du vélo ?
Jamais, j'ai toujours eu horreur de ça : peur de tomber, peur des voitures, j'aime la piscine, moi. J'ai toujours vécu à Paris jusqu'il y a dix ans où nous avons migré avec enfants et mari (président de l'AU5V ce qui aura un impact sur la suite et cette interview n'est pas tout à fait déontologique mais c'est pour la cause du tricycle). J'ai décidé à l'été dernier de quitter le journal où je travaille depuis 33 ans, et c'est ce cadeau-là qui m'a aidée à prendre la décision : un magnifique tricycle rouge, électrique mais je ne me sers que peu des 5 assistances électrique... j'ai peur d'aller trop vite, 15 à l'heure, ça me va, 3h par jour, je viens de dépasser les 2000 km depuis septembre.

C'est quoi ce tricycle, pour toi ?
La liberté, absolue. L'air. Le soleil. La solitude. La réflexion. Comme dans une piscine. J'y ai pris des décisions difficiles, en parcourant des routes que je n'aurais jamais prises à pied (j'ai longtemps pratiqué la marche, j'ai arrêté avec Léon le tricycle). Les rencontres : 3 personnes en gros par balade m'arrêtent pour en parler, Léon est une star, les gens le trouvent super, quelle bonne idée pour mes vieux parents, (en fait il faut voir, ça n'est pas forcément adapté), vous l'avez trouvé où (Léon est français du Sud), combien ça coûte (cher mais pas plus qu'un vélo électrique et tu ne risques pas de te péter la gueule). J'ai regagné de la confiance physique que j'avais perdue avec une maladie des os, j'ai perdu 3 tailles de pantalon, j'ai bonne mine et j'ai changé ma vie sur ce machin rouge.

> ..."j'ai bonne mine et j'ai changé ma vie sur ce machin rouge"...

Loisir ou vélotaf ?
Je ne taffe plus comme avant, et on ne peut garer le tricycle dans aucune gare en sécurité, donc plutôt loisirs, forme, détente, balade avec les copines quand on n'a pas le temps de se voir. Week-end et balades partagés avec mon mari qui fait du vélotaf depuis 30 ans et se désolait de me voir refuser le vélo : le tricycle est un bon compromis pour les gens comme moi, problèmes de santé, d'équilibre, de trouille, de poids, même pas peur de faire la baie de Somme au bout de même pas un mois d'entrainement en septembre : 150 bornes deux jours, sans fatigue ni courbatures, contrairement à la marche que je ne peux plus pratiquer. J'ai encore un peu peur sur les grandes routes mais de façon géniale, les gens voient que Léon n'est pas un vélo comme les autres… peut-être parce qu'il est lourd, avec ses trois roues et sa calandre imposante et peu habituelle.

Mauvaises expériences ?
Honnêtement, non. J'ai eu deux fois pneus dégonflés il paraît que ça arrive, je ne sais pas encore comment les regonfler toute seule mais je vais apprendre, je ne sais pas l'attacher pour aller faire les courses et j'ai peur de me le faire piquer et je ne prendrais pas la nationale, les bagnoles roulent trop vite. Parfois les pistes cyclables sont dégueulasses alors je prends la vraie route et les voitures font attention. J'y ai retrouvé de la liberté de mouvement, de décision, et d'une solitude efficace.

L'attitude des voitures change par rapport à un vélo classique ?
Oui, je le vois sur l'agressivité automobile avec mes compagnons de cycle à 2 roues : sur la route avec les copines ou mon mari sur leurs vélos normaux, les autos ne sont ni patientes ni sympas. Avec mon tricycle, elles ralentissent, voire s'arrêtent pour discuter, me font des signes amicaux : je crois qu'ils prennent aussi Léon pour un engin d'handicapé et c'est très bien, avec des pouces levés, des appels de phares, un ralentissement évident quand je suis devant, des précautions en me doublant. La baie de Somme, Chantilly, Gouvieux, Coye-la-forêt, les gens sont sympas, un monsieur m'a même aidée à regonfler un pneu, je fais souvent un bout de route avec un autre cycliste sur deux roues : du lien social quoi.

Thierry ROCH

Fiche technique :

Tricycle Damius Evasion, fabriqué en France, cadre garanti à vie, vous pouvez choisir la couleur
Prix : selon options 2500 à 3200 euros
Important : l'option cadre séparable en 2 parties vous permet de le transporter facilement en train, ou en voiture en deux parties.

Et si l'on partait en voyage...

Nous sommes partis sur le canal du Nivernais, du 1er au 5 juillet 2020



Après le succès de la randonnée le long de la Vallée de la Somme en Mai 2019, nous voici repartis à l'aventure en Bourgogne, avec le projet de suivre la voie verte du canal du Nivernais. Ce canal, initialement construit pour faciliter le flottage du bois vers Paris, mesure 174 kilomètres, et assure maintenant la liaison entre la Loire (près de Decize) et l'Yonne, à Auxerre. Il a été achevé en 1842 et comporte 116 écluses et 2 ponts-canaux.

Les Conseils Généraux de l'Yonne et de la Nièvre ont aménagé son chemin de halage en une belle voie verte, qui fait partie de la véloroute V51 : le Tour de Bourgogne à vélo.
Notre randonnée s'est déroulée sur 4 étapes :
Auxerre –> Clamecy –> Bazolles –> Cercy-la-Tour –> Nevers.

1er juillet : Rendez-vous a été fixé la veille du départ à Auxerre. Nous sommes finalement 16 cyclistes. Après une visite de la vieille ville, nous faisons une soirée pizzas et passons la nuit à la maison des randonneurs d'Auxerre (à conseiller absolument), bien accueillis par Laurent Richoux.

2 juillet : Nous roulons vers Clamecy, pour une première étape de 63 km empruntant la voie verte aménagée sur le chemin de halage de l'Yonne, puis du canal du Nivernais. Pour la nuit, nous faisons escale à Clamecy, charmante petite ville tranquille qui nous permet de recharger nos batteries (biologiques !).

3 juillet : Nous repartons pour la deuxième étape de 49 km qui nous mènera jusqu'à Bazolles (La Colancelle). En montant la mythique « échelle de Sardy » (succession de 16 écluses qui montent au bief de partage des eaux, entre Loire et Yonne), une pause s'impose chez Gégé (écluse n° 6, bar expo canal love !) qui a déroulé les tapis sur la voie verte, pour nous désaltérer dans un cadre bucolique et surprenant. En longeant les Voûtes de la Collancelle, nous arrivons à notre hébergement, à la base VTT des étangs de la Baye. Dans ce charmant site, certains se sont hasardés à une baignade improvisée, d'autres ont bravé le paddle le temps d'un baptême ou ont réparé une crevaison ! Avant de nous glisser dans les bras de Morphée, balade au coucher du soleil au bord de l'Étang de Vaux, avec séance de ricochets et chants poétiques, entonnés au clair de lune…

4 juillet : Avant de reprendre la route, une partie du groupe pédale autour de l'étang de Baye, à la découverte de la faune et de la flore, pendant que les autres vont observer les tunnels du canal (les Voûtes de la Collancelle), entre l'étang de Baye et Port Brûlé, et la rigole d'Yonne, qui alimente le canal depuis le Lac de Pannecière. C'est enfin le départ pour Cercy-la-Tour, troisième et belle étape de 54 km avec une sympathique pause pique-nique à Châtillon-en-Bazois, face au château .

5 juillet : Pour cette quatrième et dernière étape de 54 km, nous retrouvons le canal du Nivernais que nous suivons jusque Decize. C'est là que s'arrête la balade pour ceux qui ont loué un vélo à Auxerre : ils poursuivent en train jusque Nevers. Les autres roulent maintenant sur l'EV6 - Loire à vélo.
À Nevers, pour notre dernière nuit, nous bénéficions d'un hébergement « divin » au sanctuaire Sainte-Bernadette ; dans cette ville médiévale, d'art et d'histoire dont nous avons admiré les magnifiques bâtiments historiques, la Cathédrale Saint-Cyr-Sainte-Julitte, Chevet Roman du XI siècle, l'ancien palais épiscopale du XVIII siècle et autres splendeurs du riche patrimoine architectural et culturel.

Il est temps de se dire au revoir et de se nourrir de ces belles images d'une faune, flore et de paysages magnifiques, dans l'attente du prochain voyage en sympathique compagnie.

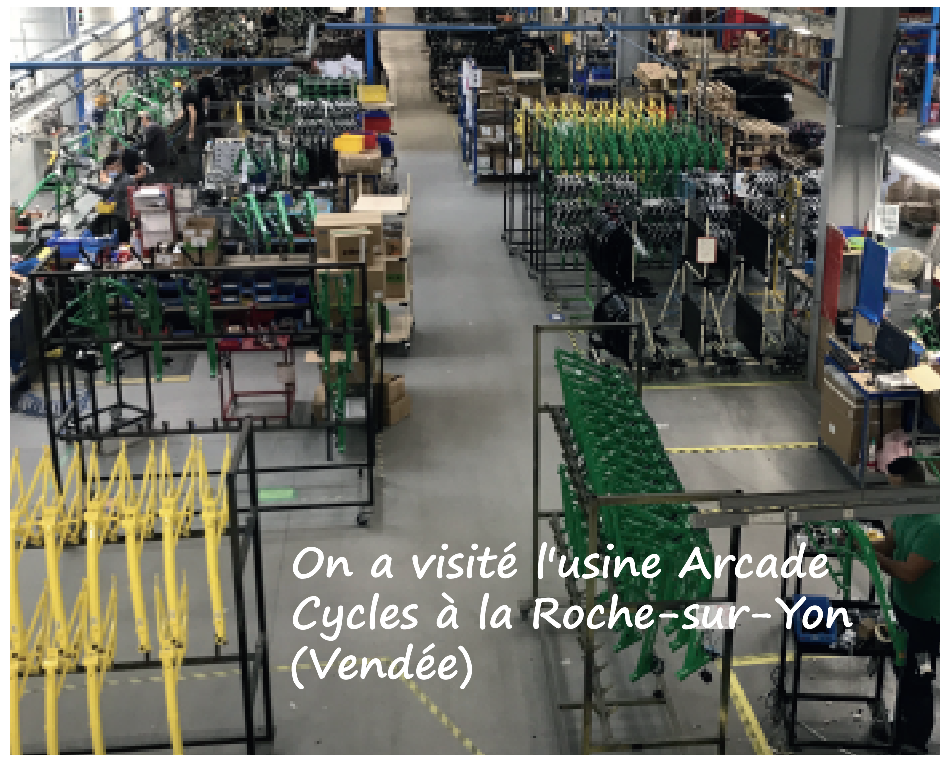
Eric Brouwer et Nathalie Herlin

La fabrique du vélo

En octobre dernier, avec les responsables en charge de la mobilité et de l'environnement de l'agglomération de Creil, nous avons visité Arcade Cycles, un fabriquant de vélo à La Roche sur Yon en Vendée: L'usine a tourné à plein régime après le déconfinement. Elle a même dû annuler sa fermeture estivale habituelle pour répondre à la demande.

«**300 à 350 vélos sont produits ici chaque jour et on se prépare pour 2021 à tripler notre capacité de production**» détaille Laurent Chaillot, directeur des ventes.. Le fabricant est spécialiste du vélo de location et leader sur le marché des collectivités et des loueurs saisonniers. Il a été choisi pour fabriquer les vélos de l'agglomération de Creil-Sud-Oise.

«Nous, on réfléchit pour faire des vélos durables» poursuit-il. Et pour cause, Arcades fournit un peu partout dans le monde des vélos destinés à la location courte et longue durée (y compris les VAE franciliens Vélib2 à assistance électrique). Des vélos qui sont soumis à rude épreuve et qui doivent résister à des conditions d'utilisation difficiles.



On a visité l'usine Arcade Cycles à la Roche-sur-Yon (Vendée)



Le jour de notre visite, les vélos d'Amiens Métropole était en fabrication.

Trois millions de vélos sont vendus en France chaque année et 50 000 par Arcade. «Quand le marché est stable, on produit en 4 semaines, cette année, la demande est tellement forte que c'est compliqué. Les fournisseurs peinent à fournir».

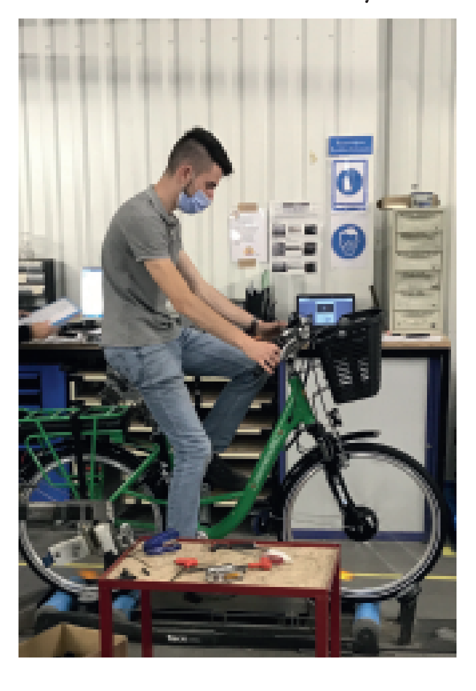
Mais d'où viennent les composants d'un vélo ?

«60% des pièces d'un vélo viennent d'Asie, même si on essaie de se fournir localement, poursuit Laurent Chaillot. De France, on a les jantes, les rayons et les éclairages (bien que les composants électroniques viennent probablement d'Asie), d'Europe les selles (Italie) de marque Royal, certaines béquilles de Suisse, sinon d'Asie. D'Asie encore, le moyeu (Shimano), la transmission, les potences et guidons et le moteur Bafang pour le VAE».

A l'usine, les cadres arrivent bruts et Arcade se charge de la peinture en utilisant des textures en poudre plutôt que de la laque, et les met à cuire ensuite dans un four. L'assemblage est réalisé à la main, par 90 salariés et 45 intérimaires qui travaillent en 2x8, quelques machines viennent accélerer le montage des rayons sur les jantes, ou la pose des pneus et chambre à air sur la jante.

En bout de chaîne, chaque vélo est testé par un opérateur avant d'être préparé à être conditionné. Quand les vélos sortent de l'usine, il ne reste plus qu'à fixer les pédales, et positionner le guidon, replié pour prendre moins de place lors du transport.

Thierry ROCH



Les infos du réseau

Fédération française des Usagers de la Bicyclette

C'est grace à la FUB que la distance de 1km du domicile a été étendue à 20km au premier confinement de 2020, elle a en effet attaqué cette décision qui dégoutait tout cycliste de sortir de chez lui. A cette occasion, la FUB a poussé l'idée d'un chèque réparation vélo, qui est devenu le coup de pouce vélo et a connu un succès inespéré.

Tout au long de l'année nous avons participé à des webinaires avec la FUB, sur les aménagements de transition, sur l'évolution du marquage Bicycode®, sur le lancement de l'académie des métiers du vélo et enfin sur la campagne Parlons Vélo pour les municipales en 2020 et les Départementales et Régionales de 2021. La FUB a recruté également 10 experts du vélo pour accompagner les collectivités et les associations dans le design d'aménagements de qualité.

Association française pour le développement des véloroutes et des voies vertes

Du côté de l'AF3V, la carte interactive qui recensse tous les itinéraires de voies vertes et véloroutes de France se paufine. L'option "Faire un signalement" permet à l'internaute de contribuer facilement aux améliorations, aux informationset l'évolution des parcours.



Vel'Hauts de France
Le collectif des assos pro-vélo des Hauts-de-France



Collectivement, nous avons travaillé à rédiger un cahier de propositions pour la concertation climat de la région à l'été 2020, et nous avons préparé des propositions pour les élections régionales. Un peu partout en France, des collectifs régionaux se constituent qui prennent de l'ampleur. Nous nous sommes retrouvés avec nos interlocuteurs de la Région à Amiens & à Lille (en visio) en septembre.

Rue de l'Avenir



Rue de l'Avenir a lancé son 3ème appel à Projet Rues aux enfants, rues pour tous, militant pour le droit à la ville, le droit de jouer pour les enfants dans l'espace public. L'AU5V est adhérente de Rue de l'Avenir et a participé à son Assemblée Générale.

Emergence en Sud Oise

Le PTCE (Pôle territorial de coopération économique) est relancé avec un financement européen pour l'animation de ce réseau. En projet, la création d'un Tiers Lieu sur l'agglo Creil Sud Oise



Le Parc Naturel Régional Oise-Pays de France (PNR)

L'AU5V participe aux commissions tourismes et écomobilité du parc naturel.

Après une longue attente, le renouvellement du classement parc a été acté le 18 janvier 2021 et sa charte validée. Le parc s'étend un peu plus loin avec 4 nouvelles communes dans l'Oise et 11 dans le Val d'Oise. Cette extension du périmètre intègre des cœurs de nature (forêt de Carnelle) et renforce des continuités écologiques avec des territoires voisins (forêt de l'Isle Adam, forêt de Montmorency…).





Mais que fait l'AU5V ?

L' AU5V regroupe les pratiquants du vélo et autres circulations douces du sud de l'Oise et de ses environs, pour promouvoir :

- La **pratique du vélo** « utilitaire » et « loisirs »
- Les projets de **création de voies vertes et de véloroutes** dans le cadre du Schéma Régional Véloroutes et Voies Vertes
- La création d'**aménagements cyclables** urbains et d'itinéraires cyclables intercommunaux

2400 adhérents depuis sa création en 2004
700 membres actifs en 2020
Faites connaître l'AU5V autour de vous en donnant ce bulletin à vos proches
www.au5v.fr

L'AU5V dans la presse



Eurovéloroute Scandibérique : des cyclistes balisent le tronçon oublié en Seine-et-Marne

Oise : piste cyclable entre Lamorlaye, Chantilly et Gouvieux, les ... veulent la sécurité

Un ralentisseur à Bellicart, mais pas de piste cyclable

ÎLE-DE-FRANCE & OISE

Grâce aux aides financières, le vélo change de braquet

La mobilité passera par le vélo dans le Creil... et avec l'Agglomération Creil Sud Oise

GRAND CREILLOIS

AU5V prône le « tout vélo » et déménage prochainement au parking du Carrefour Nogent

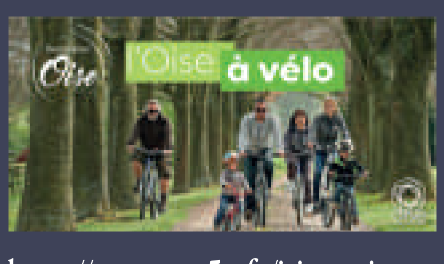
Ils défilent pour pouvoir faire leurs courses à vélo

De grandes ambitions pour la petite reine

Une manifestation contre le vol de vélos

Somme : Ma... être exempt

itinéraires de balades carte des pistes cyclables



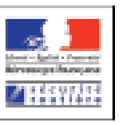
http://www.au5v.fr/itineraires

Ils nous soutiennent

VILLERS SAINT PAUL





























Directeur de publication : Thierry Roch
Mise en page et graphisme : Sophie Pouilly
Relecture et conseil éditorial : Emmanuèle Peyret
Rédacteurs : Eric Brouwer, Olivier Rousseaux Michèle CLAD (Senlis) Valérie Bert (Pont-Ste-Maxence), Sylvie Bré (Clermont de l'Oise), Loïc Charbonnier (Compiègne), Sébastien Flet-Reitz (Chantilly), Thierry Roch (Lamorlaye).

Photos : ©AU5V
Rédaction : secretariat@au5v.fr
AU5V - 41 Pace Général de Gaulle 60100 CREIL
Tél. : 03 44 60 11 63

Imprimé par DBPRINT - 59 Halluin.- en 3500 exemplaires